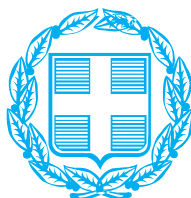


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 85**

15 Απριλίου 2013

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4143

Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργικού Συμβουλίου της Ουκρανίας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργικού Συμβουλίου της Ουκρανίας, που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 6 Οκτωβρίου 2011, το κείμενο της οποίας στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΜΕΤΑΞΥ

ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΙ

ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΟΥΚΡΑΝΙΑΣ

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και το Υπουργικό Συμβούλιο της Ουκρανίας, εφεξής αναφερόμενα ως τα "Συμβαλλόμενα Μέρη",

Όντας Συμβαλλόμενα Μέρη της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υπεγράφη στο Σικάγο, στις 7 Δεκεμβρίου 1944,

Επιθυμώντας εξίσου να συνάψουν μια Συμφωνία, με σκοπό τον καθορισμό και την εκτέλεση τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ουκρανίας και πέραν των αντίστοιχων επικρατειών τους,
Έχουν συμφωνήσει ως ακολούθως:

Άρθρο 1
Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, εκτός από τις περιπτώσεις όπου από τα συμφραζόμενα προκύπτει κάτι διαφορετικό:

α) ο όρος «αεροναυτικές αρχές» σημαίνει, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, το Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και, στην περίπτωση της Ουκρανίας, την Κρατική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ή, και στις δύο περιπτώσεις, οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο μπορεί να είναι εξουσιοδοτημένο να ασκεί καθήκοντα επί του παρόντος ασκούμενα από τις προαναφερθείσες αρχές,

β) ο όρος "Σύμβαση" σημαίνει τη Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία συνήφθη στο Σικάγο, στις 7 Δεκεμβρίου 1944, και περιλαμβάνει:

(i) οποιαδήποτε τροποποίηση έχει τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το Άρθρο της 94 (α) και έχει επικυρωθεί και από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη, και

(ii) οποιοδήποτε Παράρτημα ή τροποποίησή της υιοθετείται δυνάμει του Άρθρου 90 της εν λόγω Σύμβασης, εφόσον η εν λόγω τροποποίηση ή το Παράρτημα επιφέρουν, ανά πάσα στιγμή, αποτέλεσμα και για τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη,

γ) ο όρος "Συμφωνία", σημαίνει την παρούσα Συμφωνία, τα Παραρτήματα, καθώς και οποιοδήποτε Πρωτόκολλο ή παρόμοιο έγγραφο τροποποιεί την παρούσα Συμφωνία ή τα Παραρτήματα της,

δ) ο όρος "διορισμένη αεροπορική εταιρεία" σημαίνει την αεροπορική εταιρεία που έχει διοριστεί και εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 3 της παρούσας Συμφωνίας,

ε) ο όρος «συμφωνηθέντα δρομολόγια" σημαίνει τα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια στις διαδρομές που καθορίζονται στο Παράρτημα 1 της παρούσας Συμφωνίας, για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό,

στ) ο όρος «χωρητικότητα», σε σχέση με ένα αεροσκάφος, σημαίνει το φορτίο του εν λόγω αεροσκάφους που είναι διαθέσιμο σε μια διαδρομή ή σε ένα τμήμα μιας διαδρομής, και σε σχέση με «ένα συμφωνηθέν δρομολόγιο" σημαίνει τη χωρητικότητα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται στο εν λόγω δρομολόγιο, πολλαπλασιαζόμενη επί τη συχνότητα που εκτελείται από το εν λόγω αεροσκάφος, στη διάρκεια μιας δεδομένης περιόδου, σε μια διαδρομή ή τμήμα μιας διαδρομής,

ζ) ο όρος "επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους" σημαίνει την επικράτεια του Κράτους του Συμβαλλόμενου Μέρους και έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 2 της Σύμβασης,

η) οι όροι "αεροπορικά δρομολόγια", "διεθνή αεροπορικά δρομολόγια", "αεροπορική εταιρεία" και "στάθμευση για μη εμπορικούς σκοπούς", έχουν την έννοια, αντιστοίχως, που τους

αποδίδεται στο Άρθρο 96 της Σύμβασης,

θ) ο όρος «τιμολόγιο» σημαίνει την τιμή που χρεώνεται για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου και τους όρους υπό τους οποίους ισχύουν οι τιμές αυτές, συμπεριλαμβανόμενων και των τιμών και των όρων για τις υπηρεσίες αντιπροσωπείας και τις λοιπές βοηθητικές υπηρεσίες που παρέχονται από την αεροπορική εταιρεία σε σχέση με την εναέρια μεταφορά, εξαιρουμένων όμως των αμοιβών και των όρων για τη μεταφορά ταχυδρομείου,

ι) ο όρος "τέλος χρήσης" σημαίνει το τέλος που επιβάλλεται σε αεροπορικές εταιρείες από την αρμόδια αρχή του Κράτους του Συμβαλλομένου Μέρους ή επιτρέπεται από την εν λόγω αρχή να επιβάλλεται για την παροχή αερολιμενικών ακινήτων ή εγκαταστάσεων ή εγκαταστάσεων αεροπλοΐας (συμπεριλαμβανόμενων και των εγκαταστάσεων για υπερπτήσεις), ή συναφών υπηρεσιών και εγκαταστάσεων, για αεροσκάφη, τα πληρώματα, τους επιβάτες και το φορτίο τους,

ια) ο όρος "Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα" σημαίνει το έγγραφο που εκδίδεται από τις αρμόδιες αρχές του Κράτους του Συμβαλλόμενου Μέρους για μια αεροπορική εταιρεία, το οποίο επιβεβαιώνει ότι η εν λόγω αεροπορική εταιρεία διαθέτει την επαγγελματική ικανότητα και οργάνωση ώστε να διασφαλίζει την ασφαλή λειτουργία των αεροσκαφών, σε σχέση με τις αεροπορικές δραστηριότητες που αναφέρονται στο πιστοποιητικό,

ιβ) ο όρος "Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας" σημαίνει ένα Κράτος που είναι Συμβαλλόμενο Μέρος στη Συνθήκη Ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

ιγ) ο όρος "πρότυπο" σημαίνει οποιεσδήποτε προδιαγραφές για φυσικά χαρακτηριστικά, συνθέσεις, υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, καθώς και όσα άλλα θέματα αναφέρονται στο Άρθρο 37 της Σύμβασης, η ομοιόμορφη εφαρμογή των οποίων θεωρείται αναγκαία για την ασφάλεια, την κανονικότητα ή την αποτελεσματικότητα της διεθνούς αεροναυτιλίας, και με τα οποία θα συμμορφώνονται τα Συμβαλλόμενα Μέρη, σύμφωνα με τη Σύμβαση. Σε περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης, είναι υποχρεωτική η ενημέρωση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (εφεξής "ICAO"), βάσει του

Άρθρου 38 της Σύμβασης,

ιδ) ο όρος "ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος"
- Στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας προϋποθέτει, αλλά δεν περιορίζεται, στα εξής: η αεροπορική εταιρεία διαθέτει μια έγκυρη Άδεια Λειτουργίας και πληροί τα κριτήρια για την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών δρομολογίων, όπως η απόδειξη χρηματοοικονομικής επάρκειας, η ικανότητα εκπλήρωσης, κατά περίπτωση, των απαιτήσεων δημοσίου συμφέροντος, των υποχρεώσεων της διασφάλισης παροχής υπηρεσιών κλπ., και ότι το χορηγούν την άδεια Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας έχει και τηρεί προγράμματα ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών και εποπτείας της ασφάλειας, τουλάχιστον σύμφωνα με τα πρότυπα του ICAO,
- Στην περίπτωση της Ουκρανίας σημαίνει μια σχέση που συνίσταται σε δικαιώματα και υποχρεώσεις, η οποία παρέχει τη δυνατότητα άσκησης αποφασιστικής ρυθμιστικής επιρροής σε μια αεροπορική εταιρεία, καθώς και ότι η Ουκρανία έχει και τηρεί προγράμματα ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών και εποπτείας της ασφάλειας, τουλάχιστον σύμφωνα με τα πρότυπα του ICAO.

Εννοείται ότι οι τίτλοι που δίνονται στα Άρθρα της παρούσας Συμφωνίας σε καμία περίπτωση δεν περιορίζουν ούτε επεκτείνουν τις έννοιες οποιωνδήποτε διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 2
Παροχή Δικαιωμάτων

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη παρέχει στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα που καθορίζονται στην παρούσα Συμφωνία για τη διεξαγωγή τακτικών διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ως εξής:

α) να υπερίπτανται σε όλη την επικράτειά του, χωρίς προσγείωση,

β) να σταθμεύουν στην επικράτειά του για μη εμπορικούς σκοπούς, και

γ) να σταθμεύουν στην επικράτειά του, στα σημεία που καθορίζονται για την εν λόγω διαδρομή, στο Παράρτημα 1 της παρούσας Συμφωνίας, με σκοπό την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό.

2. Καμία διάταξη της παραγράφου 1 του παρόντος Άρθρου δεν θα θεωρείται ότι παρέχει στις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του ενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη το δικαίωμα να επιβιβάζει, στην επικράτειά του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επιβάτες, φορτίο ή ταχυδρομείο, μεταφερόμενα έναντι αμοιβής ή μίσθωσης, και προοριζόμενα για άλλο σημείο της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 3
Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα δικαιούται να διορίζει μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες με σκοπό την εκμετάλλευση των συμφωνηθέντων δρομολογίων στις συγκεκριμένες διαδρομές και να ανακαλεί ή να τροποποιεί τους διορισμούς αυτούς. Οι εν λόγω διορισμοί πρέπει να γίνονται γραπτώς και να διαβιβάζονται στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μέσω της διπλωματικής οδού.

2. Μετά την παραλαβή του εν λόγω διορισμού και των αιτήσεων από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία, με τη μορφή και τον τρόπο που καθορίζονται για τις εξουσιοδοτήσεις λειτουργίας και τεχνικές εγκρίσεις, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος χορηγεί τις κατάλληλες εξουσιοδοτήσεις λειτουργίας και τεχνικές εγκρίσεις, με την ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση, υπό τον όρο ότι:

α) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:

(i) αυτή έχει συσταθεί και εδρεύει στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας, στο πλαίσιο της Σύμβασης Ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και έχει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το ευρωπαϊκό κοινοτικό δίκαιο,

(ii) ασκείται και διατηρείται ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας από το Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα και η σχετική αεροναυτική αρχή προσδιορίζεται με σαφήνεια στο διορισμό, και

(iii) η αεροπορική εταιρεία ανήκει, είτε άμεσα είτε μέσω πλειοψηφικής συμμετοχής, και ελέγχεται ουσιαστικά από Κράτη-Μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή / και από υπηκόους Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή / και από άλλα

Κράτη που αναφέρονται στο Παράρτημα 2 της παρούσας Συμφωνίας και / ή από υπηκόους των εν λόγω άλλων κρατών,

β) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Ουκρανία:

(i) αυτή έχει συσταθεί και εδρεύει στην επικράτεια της Ουκρανίας και έχει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης, σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία,

(ii) η Ουκρανία ασκεί και διατηρεί ουσιαστικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας, και

(iii) η αεροπορική εταιρεία ανήκει, είτε άμεσα είτε μέσω πλειοψηφικής συμμετοχής, και ελέγχεται ουσιαστικά από την Ουκρανία ή / και από υπηκόους της Ουκρανίας,

γ) η διορισμένη αεροπορική εταιρεία είναι ικανή να ανταποκριθεί στις προϋποθέσεις που προσδιορίζονται από την ισχύουσα νομοθεσία του Κράτους του Συμβαλλόμενου Μέρους που δέχεται το διορισμό και οι οποίες εφαρμόζονται, κανονικά, από αυτό κατά την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών δρομολογίων.

3. Μετά τη λήψη της άδειας λειτουργίας που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος Άρθρου, μια διορισμένη αεροπορική εταιρεία μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να αρχίσει να εκτελεί τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, υπό τον όρο ότι η εταιρεία θα συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 4
Αναστολή ή Ανάκληση των Εξουσιοδοτήσεων Λειτουργίας

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί να απορρίψει, να ανακαλέσει, να αναστείλει ή να περιορίσει τις εξουσιοδοτήσεις λειτουργίας ή τις τεχνικές εγκρίσεις μιας αεροπορικής εταιρείας διορισμένης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εφόσον:

α) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας διορισμένης από την Ελληνική Δημοκρατία:

(i) αυτή δεν έχει συσταθεί στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας, στο πλαίσιο της Σύμβασης Ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή δεν διαθέτει έγκυρη Άδεια

Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Κοινοτικό δίκαιο,
(ii) δεν ασκείται ή τηρείται ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας από το Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή δεν προσδιορίζεται με σαφήνεια στο διορισμό η σχετική αεροναυτική αρχή, ή
(iii) η αεροπορική εταιρεία δεν ανήκει, είτε άμεσα είτε μέσω πλειοψηφικής συμμετοχής, ή δεν ελέγχεται ουσιαστικά από τα Κράτη-Μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ή / και υπηκόους των Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ή / και από άλλα κράτη που αναφέρονται στο Παράρτημα 2 της παρούσας Συμφωνίας ή / και από υπηκόους των εν λόγω άλλων κρατών,

β) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας διορισμένης από την Ουκρανία:
(i) αυτή δεν είναι εγκατεστημένη ή έχει συσταθεί στην επικράτεια της Ουκρανίας ή δεν διαθέτει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης, σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία,
(ii) Η Ουκρανία δεν ασκεί ή διατηρεί ουσιαστικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας, ή
(iii) η αεροπορική εταιρεία δεν ανήκει, είτε άμεσα είτε μέσω πλειοψηφικής συμμετοχής, ή δεν ελέγχεται ουσιαστικά από την Ουκρανία ή / και από υπηκόους της Ουκρανίας,

γ) η αεροπορική εταιρεία είναι σε θέση να αποδείξει ότι έχει την ικανότητα να πληροί τις προϋποθέσεις που τίθενται από την ισχύουσα νομοθεσία του Κράτους του Συμβαλλόμενου Μέρους που δέχεται το διορισμό και, κανονικά και εύλογα, εφαρμόζονται από αυτό ως προς την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών δρομολογίων,

δ) η αεροπορική εταιρεία αμελεί να συμμορφωθεί με την ισχύουσα νομοθεσία του Κράτους του Συμβαλλόμενου Μέρους, η οποία παρέχει τα δικαιώματα που ορίζονται στο Άρθρο 2 της παρούσας Συμφωνίας,

ε) η αεροπορική εταιρεία αποτυγχάνει, άλλως, να λειτουργήσει σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στο πλαίσιο της παρούσας Συμφωνίας, ή

στ) το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος αδυνατεί να λάβει τα κατάλληλα μέτρα για τη βελτίωση των προτύπων ασφαλείας, σύμφωνα με την

παράγραφο 2 ή την παράγραφο 6 του Άρθρου 7 της παρούσας Συμφωνίας.

2. Εκτός από την περίπτωση που είναι ουσιαστικής σημασίας άμεσες ενέργειες για την αποτροπή περαιτέρω μη συμμόρφωσης με την παράγραφο 1 (δ), 1 (ε) ή 1 (στ) του παρόντος Άρθρου, τα δικαιώματα που θεσπίζονται από το παρόν Άρθρο θα ασκούνται μόνο μετά από διαβούλευση με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με το Άρθρο 16 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 5
Εφαρμογή της Ισχύουσας Νομοθεσίας

1. Η ισχύουσα νομοθεσία του Κράτους οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, η οποία διέπει την είσοδο, την έξοδο ή την παραμονή στην επικράτειά του αεροσκαφών που εκτελούν διεθνή αεροπορικά δρομολόγια ή τη λειτουργία και την πλοήγηση ενός τέτοιου αεροσκάφους για όσο χρονικό διάστημα βρίσκεται στην επικράτειά του, θα ισχύει για τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, κατά την είσοδο, την έξοδο ή την παραμονή στην εν λόγω επικράτεια.

2. Η ισχύουσα νομοθεσία του Κράτους οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, η οποία διέπει την είσοδο, τον έλεγχο κατά τη διέλευση, την παραμονή, την αποδημία ή τη μετανάστευση, τα διαβατήρια, τα τελωνεία και την απομόνωση, θα εφαρμόζεται από ή για λογαριασμό του πληρώματος, των επιβατών, του φορτίου και του ταχυδρομείου του που μεταφέρονται από αεροσκάφη των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την είσοδο, την έξοδο ή την παραμονή τους στην επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Οι επιβάτες, οι αποσκευές και το φορτίο υπό άμεση διαμετακόμιση, δια μέσου της επικράτειας οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, τα οποία δεν εξέρχονται από το χώρο του αεροδρομίου που προορίζεται για το σκοπό αυτό, θα υπόκειται μόνο σε αεροπορικό έλεγχο ασφαλείας. Οι αποσκευές και τα φορτία υπό άμεση διαμετακόμιση θα απαλλάσσονται από τελωνειακούς δασμούς και λοιπούς παρόμοιους φόρους.

Άρθρο 6
Αναγνώριση Πτυχίων και Αδειών

1. Πτυχία πλοϊμότητας, τα πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που εκδίδονται ή επικυρώνονται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία του Κράτους ενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, συμπεριλαμβανόμενων, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, των νόμων και των κανονισμών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και δεν έχουν λήξει, θα αναγνωρίζονται ως έγκυρα από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, για τους σκοπούς της εκτέλεσης των συμφωνηθέντων δρομολογίων, υπό τον όρο ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες έχουν εκδοθεί ή επικυρωθεί τα εν λόγω πιστοποιητικά ή οι άδειες είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα πρότυπα που θεσπίζονται σύμφωνα με τη Σύμβαση. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη διατηρεί το δικαίωμα, ωστόσο, να αρνηθεί να αναγνωρίσει, για τους σκοπούς των πτήσεων υπεράνω της επικράτειάς του, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που χορηγούνται σε υπηκόους του Κράτους του ή επικυρώνονται γι' αυτά από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος.

2. Εάν οι προϋποθέσεις όσον αφορά στις άδειες ή τα πιστοποιητικά που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Άρθρου, τα οποία εκδίδονται από τις αεροναυτικές αρχές του ενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη για λογαριασμό οποιουδήποτε προσώπου ή διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ή ενός αεροσκάφους που εκτελεί τα συμφωνηθέντα δρομολόγια στις συγκεκριμένες διαδρομές, επιτρέπουν διαφοροποίηση από τα πρότυπα που θεσπίζονται βάσει της Σύμβασης, και η οποία διαφοροποίηση έχει υποβληθεί στον ICAO, οι αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να ζητήσουν διαβουλεύσεις, σύμφωνα με το Άρθρο 16 της παρούσας Συμφωνίας, με τις αεροναυτικές αρχές του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους, με σκοπό να πειστούν ότι η εν λόγω πρακτική είναι αποδεκτή από αυτές. Η αδυναμία επίτευξης ικανοποιητικής συμφωνίας θα αποτελεί λόγο για την εφαρμογή του Άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 7
Ασφάλεια

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, ανά πάσα στιγμή,

σχετικά με τα πρότυπα ασφαλείας που τηρεί το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σε οποιοδήποτε τομέα σχετίζεται με τα πληρώματα των αεροσκαφών, τα αεροσκάφη ή τη λειτουργία τους. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα λαμβάνουν χώρα εντός 30 ημερών από την ημερομηνία λήψης του εν λόγω αιτήματος.

2. Εάν, μετά τις διαβουλεύσεις αυτές, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώσει ότι τα πρότυπα ασφαλείας, σε οποιονδήποτε τέτοιο τομέα, τα οποία είναι τουλάχιστον ίσα με τα ελάχιστα πρότυπα που ισχύουν τότε, σύμφωνα με τη Σύμβαση, δεν τηρούνται και διαχειρίζονται αποτελεσματικά από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος θα ενημερώνει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τις εν λόγω διαπιστώσεις και τα μέτρα που θεωρούνται αναγκαία για τη συμμόρφωση με τις συγκεκριμένες ελάχιστες προδιαγραφές και το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα λαμβάνει τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα. Η παράλειψη από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος να λάβει κατάλληλα μέτρα, εντός 15 ημερών ή άλλης μεγαλύτερης προθεσμίας, η οποία μπορεί να συμφωνηθεί, θα αποτελεί αιτία για την εφαρμογή του Άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.

3. Όπως προβλέπεται στο Άρθρο 16 της Σύμβασης, τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν ότι τα αεροσκάφη τα οποία χρησιμοποιούν οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του ενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη σε δρομολόγια από ή προς την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μπορούν, για όσο χρονικό διάστημα βρίσκονται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, να αποτελέσουν αντικείμενο έρευνας από τους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους των αεροναυτικών αρχών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους (εφεξής η "επιθεώρηση πίστας "), εφόσον αυτό δεν προκαλεί αδικαιολόγητη καθυστέρηση στη λειτουργία των αεροσκαφών αυτών. Ανεξάρτητα από τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 33 της Σύμβασης, ο σκοπός της παρούσας έρευνας είναι να εξακριβωθεί η εγκυρότητα των σχετικών εγγράφων των αεροσκαφών και των πιστοποιητικών του πληρώματός του, καθώς και ότι ο εξοπλισμός του αεροσκάφους και η κατάστασή του συμμορφώνονται με τα καθιερωμένα πρότυπα ασφαλείας που ισχύουν εκείνη την περίοδο, σύμφωνα με τη Σύμβαση.

4. Εάν οποιαδήποτε επιθεώρηση πίστας ή σειρά επιθεωρήσεων πίστας καταλήξει σε:

α) σοβαρές ανησυχίες ότι ένα αεροσκάφος ή η λειτουργία ενός αεροσκάφους δεν συμμορφώνονται με τα ελάχιστα πρότυπα που ισχύουν εκείνη την περίοδο, σύμφωνα με τη Σύμβαση, ή

β) σοβαρές ανησυχίες ότι υπάρχει έλλειψη αποτελεσματικής τήρησης και διαχείρισης των προτύπων ασφάλειας που ισχύουν εκείνη την περίοδο, σύμφωνα με τη Σύμβαση,

το Συμβαλλόμενο Μέρος που προβαίνει στην επιθεώρηση θα είναι ελεύθερο, για τους σκοπούς του Άρθρου 33 της Σύμβασης, να συμπεράνει ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες τα πιστοποιητικά ή άδειες, σε σχέση με το εν λόγω αεροσκάφος ή σε σχέση με το πλήρωμα του αεροσκάφους, έχουν εκδοθεί ή έχουν καταστεί έγκυρα ή ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες λειτουργεί το εν λόγω αεροσκάφος, δεν είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί σύμφωνα με τη Σύμβαση.

5. Σε περίπτωση που η πρόσβαση για τους σκοπούς της διενέργειας μιας επιθεώρησης πίστας ενός αεροσκάφους, το οποίο εκμεταλλεύεται η διορισμένη αεροπορική εταιρεία ή εταιρείες του ενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος Άρθρου, εμποδιστεί από τον εκπρόσωπο της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας ή εταιρειών, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να οδηγηθεί στο συμπέρασμα που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος Άρθρου.

6. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη διατηρεί το δικαίωμα να αναστείλει ή να τροποποιήσει την εξουσιοδότηση λειτουργίας μιας διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, αμέσως μόλις το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος καταλήξει στο συμπέρασμα, είτε ως αποτέλεσμα μιας επιθεώρησης πίστας, μιας σειράς επιθεωρήσεων πίστας, μιας παρεμπόδισης πρόσβασης για επιθεώρηση πίστας, μιας διαβούλευσης ή με άλλο τρόπο, ότι απαιτούνται άμεσες ενέργειες για την ασφάλεια λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας.

7. Οποιαδήποτε ενέργεια από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, σε σχέση με τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με τις παραγράφους 2 ή 6 του παρόντος Άρθρου, θα διακόπτεται μόλις παύσει να υφίσταται η βάση για την ανάληψη της ενέργειας αυτής.

8. Εάν η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας έχει διορίσει μια αεροπορική εταιρεία, ο ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος της οποίας ασκείται και διατηρείται από ένα άλλο Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τα δικαιώματα της Ουκρανίας, στο πλαίσιο του παρόντος Άρθρου, θα ισχύουν εξίσου, όσον αφορά στην υιοθέτηση, την άσκηση ή την τήρηση των προτύπων ασφαλείας από το εν λόγω άλλο Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και όσον αφορά στην εξουσιοδότηση λειτουργίας της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας.

Άρθρο 8
Αεροπορική Ασφάλεια

1. Σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από το διεθνές δίκαιο, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επιβεβαιώνουν την υποχρέωσή τους, το ένα έναντι του άλλου, για προστασία της πολιτικής αεροπορίας από παράνομες ενέργειες. Χωρίς περιορισμό της γενικότητας των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών τους, βάσει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν, ιδίως, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης περί Αδικημάτων και Ορισμένων Άλλων Πράξεων που Διαπράττονται σε Αεροσκάφη, η οποία υπεγράφη στο Τόκιο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Σύμβασης για την Καταστολή της Παράνομης Κατάληψης Αεροσκαφών, η οποία υπεγράφη στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970 και της Σύμβασης για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, του Συμπληρωματικού της Πρωτοκόλλου για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων Βίας σε Αερολιμένες που Εξυπηρετούν Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, το οποίο υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988, της Σύμβασης για τη Σήμανση Πλαστικών Εκρηκτικών με σκοπό τον Εντοπισμό τους, η οποία υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 1 Μαρτίου 1991, καθώς και κάθε άλλης διεθνούς συμφωνίας που σχετίζεται με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, προς την οποία συμμορφώνονται και τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη.

2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα παρέχουν, κατόπιν υποβολής αιτήματος, κάθε αναγκαία αμοιβαία συνδρομή για την αποτροπή ενεργειών παράνομης κατάληψης αεροσκάφους της πολιτικής αεροπορίας και άλλων παράνομων ενεργειών κατά της ασφάλειας των αεροσκαφών αυτών, των επιβατών και του πληρώματός τους, των αερολιμένων και

των εγκαταστάσεων αεροπλοΐας, και κάθε άλλης απειλής για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, στις αμοιβαίες σχέσεις τους, θα ενεργούν σύμφωνα με τις διατάξεις ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας που θεσπίζονται από τον ICAO και έχουν ενσωματωθεί ως Παραρτήματα της Σύμβασης, στο βαθμό που οι εν λόγω διατάξεις ασφαλείας ισχύουν για τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Θα απαιτούν από τους φορείς εκμετάλλευσης των αεροσκαφών του νηολογίου τους ή από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που έχουν την κύρια επιχειρηματική έδρα τους ή τη μόνιμη διαμονή τους στην επικράτεια των Συμβαλλομένων Μερών, ή, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που είναι εγκατεστημένοι στην επικράτειά της, βάσει της Σύμβασης Ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και έχουν έγκυρες Άδειες Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Κοινοτικό δίκαιο, καθώς και από τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων στην επικράτειά τους, να ενεργούν σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας.

4. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνεί ότι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών του θα οφείλουν να τηρούν, για την αναχώρηση ή την παραμονή τους στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τις διατάξεις ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία του Κράτους κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, συμπεριλαμβανόμενου, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, και του Ευρωπαϊκού Κοινοτικού δίκαιου. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται αποτελεσματικά, στην επικράτειά του, επαρκή μέτρα για την προστασία των αεροσκαφών και τον έλεγχο των επιβατών και των χειραποσκευών τους και θα διενεργεί κατάλληλους ελέγχους σχετικά με το πλήρωμα, τις αποσκευές, το φορτίο και τα καταστήματα των αεροσκαφών, πριν και κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή της φόρτωσης. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα εξετάζει, επίσης, ευμενώς οποιοδήποτε αίτημα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, για τη λήψη εύλογων ειδικών μέτρων ασφάλειας, με σκοπό την αντιμετώπιση μιας συγκεκριμένης απειλής.

5. Σε περίπτωση συμβάντος ή απειλής συμβάντος παράνομης κατάληψης αεροσκάφους της πολιτικής αεροπορίας ή άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των εν λόγω αεροσκαφών,

των επιβατών και του πληρώματος τους, των αερολιμένων ή εγκαταστάσεων αεροπλοΐας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συνδράμουν το ένα το άλλο, διευκολύνοντας τις συνεννοήσεις και τα λοιπά κατάλληλα μέτρα που αποσκοπούν στο σύντομο και ασφαλή τερματισμό του εν λόγω περιστατικού ή απειλής.

Άρθρο 9
Εμπορικές Ευκαιρίες

1. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του ενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα δικαιούνται να διατηρούν τη δική τους εκπροσώπηση στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

2. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του ενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορούν, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία του Κράτους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, η οποία διέπει την είσοδο, τη διαμονή και την απασχόληση, να εισάγουν και να διατηρούν στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλομένου Μέρους, διευθυντικό, εμπορικό, τεχνικό, επιχειρησιακό και άλλο εξειδικευμένο προσωπικό που απαιτείται για την εκτέλεση αεροπορικών δρομολογίων.

3. Σε περίπτωση διορισμού ενός γενικού αντιπροσώπου ή ενός γενικού πράκτορα πωλήσεων, ο αντιπρόσωπος θα διορίζεται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία του Κράτους κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του ενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα δικαιούνται να προβαίνουν στην πώληση αεροπορικών μεταφορών στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, είτε απευθείας είτε μέσω των πρακτόρων τους, στο εθνικό νόμισμα ή σε ελεύθερα μετατρέψιμο νόμισμα, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία του Κράτους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και οποιοδήποτε πρόσωπο θα είναι σε θέση να αγοράζει τις μεταφορές αυτές.

5. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα χορηγεί στις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το δικαίωμα μεταβίβασης στο Κράτος του, μόλις αυτό ζητηθεί, σύμφωνα με την ισχύουσα συναλλαγματική νομοθεσία του Κράτους κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, του πλεονάσματος των εσόδων έναντι των δαπανών, το οποίο επιτυγχάνεται σε σχέση με τη μεταφορά

επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, για τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

6. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιβάλλει περιορισμούς στη μεταφορά του πλεονάσματος των εσόδων, το οποίο επιτυγχάνεται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα δικαιούται, επίσης, να επιβάλλει τους ίδιους περιορισμούς στις αεροπορικές εταιρείες που διορίζονται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος.

Άρθρο 10
Συμφωνίες Χρήσης Κοινού Κωδικού

1. Εκτελώντας ή διατηρώντας τα αεροπορικά δρομολόγια στις συγκεκριμένες διαδρομές, οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του ενός Συμβαλλομένου Μέρους μπορούν να συνάπτουν συμφωνίες συνεργασίας πωλήσεων, συμπεριλαμβανόμενων, αλλά όχι περιοριστικά, των συμφωνιών χρήσης κοινού κωδικού, με τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία ή εταιρείες οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

2. Κάθε αεροπορική εταιρεία η οποία συμμετέχει σε συμφωνίες χρήσης κοινού κωδικού, σε σχέση με οποιοδήποτε εισιτήριο πωλείται από αυτή, θα καθιστά σαφές στον αγοραστή, στο σημείο πώλησης, ποια αεροπορική εταιρεία θα εκτελέσει κάθε τμήμα του δρομολογίου και με ποια αεροπορική εταιρεία ή εταιρείες συνάπτει συμβατική σχέση ο αγοραστής.

Άρθρο 11
Τελωνειακοί Δασμοί και Φόροι

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα απαλλάσσει, στη βάση της αμοιβαιότητας, τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία του Κράτους του, από τελωνειακούς δασμούς, λοιπούς φόρους, τέλη επιθεώρησης και λοιπούς εθνικούς δασμούς και τέλη, αεροσκάφη, καύσιμα, λιπαντικά, αναλώσιμα τεχνικά εφόδια, ανταλλακτικά, συμπεριλαμβανόμενων και των κινητήρων, συνήθη εξοπλισμό αεροσκαφών, καταστήματα αεροσκαφών και λοιπά αντικείμενα που προορίζονται για χρήση ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο σε σχέση με τη λειτουργία ή την εξυπηρέτηση των αεροσκαφών της

διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του εν λόγω άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους η οποία εκτελεί τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, καθώς και τον εξοπλισμό γραφείου που εισάγεται στην επικράτεια οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί στα γραφεία της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, εντός των ορίων των διεθνών αεροδρομίων στα οποία λειτουργεί η διορισμένη αεροπορική εταιρεία, τα αποθέματα εισιτηρίων, τις φορτωτικές αερομεταφοράς, κάθε έντυπο υλικό που φέρει το διακριτικό σήμα της εταιρίας τυπωμένο πάνω του, καθώς και το σύνηθες διαφημιστικό υλικό που διανέμεται χωρίς επιβάρυνση από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες.

2. Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται από το παρόν Άρθρο θα ισχύουν για τα είδη που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Άρθρου, τα οποία:

α) εισάγονται στην επικράτεια ενός Συμβαλλομένου Μέρους, από ή για λογαριασμό της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους,

β) διατηρούνται στο αεροσκάφος της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, μετά την άφιξη ή την αναχώρησή του από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους,

γ) φορτώνονται στα αεροσκάφη της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και προορίζονται για χρήση κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, είτε τα εν λόγω είδη χρησιμοποιούνται ή καταναλώνονται εξ ολοκλήρου εντός της επικράτειας του Συμβαλλόμενου Μέρους που χορηγεί την απαλλαγή είτε όχι, υπό την προϋπόθεση ότι η ιδιοκτησία ή / και χρήση των ειδών αυτών δεν μεταβιβάζονται στην επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Ο συνήθης αερομεταφερόμενος εξοπλισμός, καθώς και τα υλικά και οι προμήθειες που συνήθως διατηρούνται επί του αεροσκάφους μιας διορισμένης αεροπορικής εταιρείας οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, μπορούν να εκφορτωθούν στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μόνο μετά από έγκριση των τελωνειακών αρχών του Κράτους του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους. Στην περίπτωση αυτή, μπορούν να τεθούν υπό την εποπτεία των εν λόγω αρχών, έως ότου επανεξαχθούν ή με άλλο τρόπο διατεθούν, σύμφωνα με την τελωνειακή νομοθεσία που ισχύει στο

Κράτος του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Καμία διάταξη της παρούσας Συμφωνίας δεν θα εμποδίζει οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη να επιβάλλει, σε βάση μη διακριτικής μεταχείρισης, φόρους, εισφορές, δασμούς, τέλη ή επιβαρύνσεις επί των καυσίμων που διατίθενται στην επικράτειά του, για χρήση στα αεροσκάφη:

β) της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας της Ελληνικής Δημοκρατίας, η οποία εκτελεί δρομολόγια μεταξύ ενός σημείου της επικράτειας της Ουκρανίας και ενός άλλου σημείου της επικράτειας της Ουκρανίας, και

α) της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας της Ουκρανίας, η οποία εκτελεί δρομολόγια μεταξύ ενός σημείου της επικράτειας της Ελληνικής Δημοκρατίας και ενός άλλου σημείου της επικράτειας της Ελληνικής Δημοκρατίας ή της επικράτειας ενός Κράτους-Μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Άρθρο 12
Τέλη Χρήσης

Κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν θα επιβάλλει ούτε θα επιτρέπει την επιβολή, στις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τελών χρήσης υψηλότερων από εκείνα που επιβάλλονται στις δικές του αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες εκτελούν παρόμοια διεθνή αεροπορικά δρομολόγια.

Άρθρο 13
Κανονισμοί Χωρητικότητας και Έγκριση Πίνακα Δρομολογίων

1. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών θα τυγχάνουν ίσης και δίκαιης αντιμετώπισης, ώστε να μπορούν να απολαμβάνουν ίσων ευκαιριών κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων στις συγκεκριμένες διαδρομές.

2. Κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα λαμβάνουν υπόψη τα συμφέροντα των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, ώστε να μην επηρεάζουν αδικαιολόγητα τα δρομολόγια που εκτελούν οι τελευταίες, για το σύνολο ή μέρος των ίδιων διαδρομών.

3. Τα συμφωνηθέντα δρομολόγια τα οποία εκτελούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών θα έχουν, ως κύριο στόχο τους, την παροχή, με ένα εύλογο συντελεστή πληρότητας, χωρητικότητας επαρκούς για τη μεταφορά των υφιστάμενων και εύλογα αναμενόμενων απαιτήσεων μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, μεταξύ της επικράτειας του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει την αεροπορική εταιρεία και της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Η πρόβλεψη για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, τόσο αυτών που επιβιβάζονται όσο και αυτών που αποβιβάζονται σε σημεία των διαδρομών που θα διευκρινιστούν στις επικράτειες των κρατών, εκτός εκείνων που έχουν διορίσει την αεροπορική εταιρεία, θα συμφωνείται μεταξύ των αεροναυτικών αρχών και των δύο Συμβαλλομένων Μερών.

5. Η χωρητικότητα που θα προβλεφθεί, συμπεριλαμβανόμενης και της συχνότητας των αεροπορικών δρομολογίων και του τύπου των αεροσκαφών που θα χρησιμοποιούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών στα συμφωνηθέντα δρομολόγια, θα συμφωνηθεί από τις αεροναυτικές αρχές και των δύο Συμβαλλομένων Μερών.

6. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των αεροναυτικών αρχών των Συμβαλλομένων Μερών, τα θέματα που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του παρόντος Άρθρου θα διευθετούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 16 της παρούσας Συμφωνίας. Μέχρι να επιτευχθεί η εν λόγω συμφωνία, η χωρητικότητα που προβλέπεται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες θα παραμείνει αμετάβλητη.

7. Ο διορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα υποβάλλουν, προς έγκριση, τους πίνακες των συμφωνηθέντων δρομολογίων στις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το αργότερο εντός 30 ημερών πριν την εκτέλεση των δρομολογίων στις συγκεκριμένες διαδρομές. Σε ειδικές περιπτώσεις, η προθεσμία αυτή μπορεί να μειωθεί, με τη συναίνεση των εν λόγω αρχών.

8. Οποιεσδήποτε περαιτέρω τροποποιήσεις, οι οποίες αφορούν τον εγκεκριμένο πίνακα δρομολογίων των διορισμένων αεροπορικών

εταιρειών των Συμβαλλομένων Μερών, θα υποβάλλονται προς έγκριση στις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 14
Τιμολόγια

1. Τα τιμολόγια για οποιοδήποτε συμφωνηθέν δρομολόγιο θα καθορίζονται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες και των δύο Συμβαλλομένων Μερών, σε λογικά επίπεδα, δεόντως λαμβανομένων υπόψη όλων των σχετικών παραγόντων, συμπεριλαμβανόμενου και του κόστους λειτουργίας, του εύλογου κέρδους, και των χαρακτηριστικών του δρομολογίου. Οι αεροναυτικές αρχές των Συμβαλλομένων Μερών θα θεωρούν ως απαράδεκτα τα τιμολόγια τα οποία είναι αδικαιολόγητα διακριτικά, αδικαιολόγητα υψηλά ή περιοριστικά λόγω κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης ή τεχνητά χαμηλά, λόγω άμεσων ή έμμεσων επιδοτήσεων ή υποστήριξης.

2. Οι αεροναυτικές αρχές κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να απαιτήσουν ενημέρωση ή υποβολή των τιμολογίων που προβλέπονται για τις μεταφορές μέσω επιβατικών αεροπορικών δρομολογίων τα οποία εκτελούνται από μια διορισμένη αεροπορική εταιρεία, βάσει της παρούσας Συμφωνίας. Αυτή δεν θα συμπεριλαμβάνει τους ναύλους μεταφοράς εμπορευμάτων ή τους ναύλους που πρόκειται να επιβληθούν από μια διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, για αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των σημείων της επικράτειας του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους και ενός τρίτου Κράτους.

3. Η παρέμβαση από τις αεροναυτικές αρχές των Συμβαλλομένων Μερών θα περιορίζεται στα εξής:

α) την αποτροπή παράλογα χαμηλών ή διακριτικών τιμολογίων, ή

β) την προστασία των καταναλωτών από τιμολόγια τα οποία είναι αδικαιολόγητα υψηλά ή υπερβολικά περιοριστικά είτε λόγω κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης είτε λόγω εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών, ή

γ) την προστασία των αεροπορικών εταιρειών από τιμολόγια τα οποία είναι τεχνητά χαμηλά, λόγω άμεσων ή έμμεσων επιδοτήσεων ή υποστήριξης.

4. Εάν οι αεροναυτικές αρχές οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη πιστεύουν ότι οποιαδήποτε τέτοια τιμολόγια είναι ασυμβίβαστα με τις εκτιμήσεις που εκτίθενται στο παρόν Άρθρο, θα ειδοποιούν κατάλληλα την εν λόγω διορισμένη αεροπορική εταιρεία. Οι αεροναυτικές αρχές που αποστέλλουν την ειδοποίηση αυτή μπορούν να ζητήσουν διαβουλεύσεις με τις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και, στο πλαίσιο αυτό, θα γνωστοποιούν τους λόγους της δυσαρέσκειάς τους. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα πραγματοποιούνται όχι αργότερα από 14 ημέρες από την ημερομηνία λήψης του αιτήματος.

Άρθρο 15
Παροχή Στατιστικών Στοιχείων

Οι αεροναυτικές αρχές οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα παρέχουν στις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, κατόπιν αιτήματός τους, τις πληροφορίες και τα στατιστικά στοιχεία που αφορούν στην κίνηση που μεταφέρεται στα συμφωνηθέντα δρομολόγια, εκ μέρους των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους, προς και από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τα οποία μπορούν, φυσιολογικά, να προετοιμαστούν και να υποβληθούν από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες προς τις εθνικές αεροναυτικές αρχές τους. Τυχόν πρόσθετα στατιστικά στοιχεία κίνησης, τα οποία μπορεί να ζητήσουν οι αεροναυτικές αρχές του ενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη οι αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα αποτελούν, κατόπιν υποβολής αιτήματος, αντικείμενο συζήτησης και συμφωνίας μεταξύ των αεροναυτικών αρχών και των δύο Συμβαλλομένων Μερών.

Άρθρο 16
Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να ζητήσει διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σχετικά με την τήρηση, την ερμηνεία, την εφαρμογή ή την τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας. Οι διαβουλεύσεις αυτές, οι οποίες μπορεί να διεξάγονται μεταξύ των αεροναυτικών αρχών, θα αρχίζουν το αργότερο εντός προθεσμίας 60 ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία θα λάβει ένα γραπτό αίτημα το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός αν συμφωνηθεί διαφορετικά από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

2. Τυχόν τροποποιήσεις της παρούσας Συμφωνίας θα υποβάλλονται γραπτώς, με αμοιβαία συμφωνία των Συμβαλλόμενων Μερών, μέσω του σχετικού πρωτοκόλλου, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της Συμφωνίας και τίθεται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 18 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 17
Επίλυση Διαφορών

1. Οποιαδήποτε διαφορά ως προς την ερμηνεία ή την εφαρμογή των όρων οποιασδήποτε διάταξης της παρούσας Συμφωνίας θα διευθετούνται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μέσω διαβουλεύσεων και διαπραγματεύσεων.

2. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αδυνατούν να καταλήξουν σε διακανονισμό, μέσω διαβουλεύσεων και διαπραγματεύσεων, μια τέτοια διαφορά μπορεί να υποβληθεί, προς εξέταση και έκδοση τελεσίδικης απόφασης, σε ένα ειδικό δικαστήριο τριών διαιτητών, το οποίο θα συγκροτείται με τη σύμφωνη γνώμη των Συμβαλλομένων Μερών.

3. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ορίζει ένα διαιτητή, εντός 60 ημερών από την ημερομηνία λήψης, από οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος, μιας αναγγελίας, μέσω της διπλωματικής οδού, με την οποία θα ζητείται η υποβολή σε διαιτησία της διαφοράς από το εν λόγω Δικαστήριο, και αυτοί οι δύο διαιτητές θα ορίζουν, με κοινή συμφωνία, τον τρίτο διαιτητή, ο οποίος, μετά από έγκριση των Συμβαλλόμενων Μερών, θα προεδρεύει του Δικαστηρίου, εντός περαιτέρω προθεσμίας 60 ημερών.
Αν οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη παραλείψει να ορίσει το διαιτητή του, εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας ή εάν ο τρίτος διαιτητής δεν έχει οριστεί σε εύθετο χρόνο, μπορεί να ζητηθεί από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του ICAO, εκ μέρους οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, να ορίσει ένα διαιτητή ή διαιτητές, από την κατάσταση κατάλληλων προσώπων του Συμβουλίου. Σε κάθε περίπτωση, ο τρίτος διαιτητής δεν θα είναι υπήκοος των Κρατών των Συμβαλλομένων Μερών.

4. Αν δεν συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, το Δικαστήριο θα ρυθμίζει τις διαδικασίες του και, κατά περίπτωση, θα καθορίζει τον τόπο και τη γλώσσα της διαιτησίας.

5. Οποιαδήποτε απόφαση λαμβάνεται από το διαιτητικό δικαστήριο θα είναι γραπτή, συμπεριλαμβανόμενης και της αιτιολογίας και θα είναι δεσμευτική και για τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη.

6. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα επιβαρύνεται ξεχωριστά με τα έξοδα του διαιτητή που έχει ορίσει, καθώς και της εκπροσώπησής του στη διαιτητική διαδικασία. Όλες οι άλλες δαπάνες, συμπεριλαμβανόμενων και των εξόδων του Προέδρου του Δικαστηρίου, θα επιμερίζονται εξίσου στα Συμβαλλόμενα Μέρη.

7. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος παραλείπει να συμμορφωθεί με την απόφαση που αναφέρεται στην παράγραφο 5 του παρόντος Άρθρου, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να περιορίσει, να αναστείλει ή να ανακαλέσει οποιαδήποτε δικαιώματα έχει χορηγήσει, δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας, στο πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος.

Άρθρο 18
Έναρξη Ισχύος, Καταγγελία

1. Η παρούσα Συμφωνία θα συναφθεί για αόριστο χρονικό διάστημα και θα τεθεί σε ισχύ κατά την ημερομηνία λήψης της τελευταίας γραπτής αναγγελίας των Συμβαλλομένων Μερών, σχετικά με την ολοκλήρωση των εσωτερικών νομικών διαδικασιών τους οι οποίες απαιτούνται για την έναρξη ισχύος της παρούσας Συμφωνίας.

2. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί, ανά πάσα στιγμή, μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας Συμφωνίας, να γνωστοποιήσει γραπτώς, μέσω της διπλωματικής οδού, στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος την πρόθεσή του να καταγγείλει την παρούσα Συμφωνία. Η γνωστοποίηση αυτή θα κοινοποιείται, ταυτόχρονα, στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος και στον ICAO. Στην περίπτωση αυτή, η Συμφωνία θα παύει να ισχύει 12 μήνες μετά την ημερομηνία λήψης της αναγγελίας από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός αν η καταγγελία ανακληθεί πριν τη λήξη της περιόδου αυτής. Ελλείψει αποδεικτικού παραλαβής από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, η αναγγελία θα θεωρείται ότι έχει ληφθεί 14 ημέρες μετά τη λήψη της αναγγελίας από τον ICAO.

Άρθρο 19
Συμμόρφωση με Πολυμερείς Συμφωνίες

Αν μια διεθνής πολυμερής συμφωνία αεροπορικών μεταφορών τεθεί σε ισχύ, όσον αφορά και τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη, η παρούσα Συμφωνία θα θεωρείται ότι έχει τροποποιηθεί αναλόγως.

Άρθρο 20
Καταχώρηση

Η παρούσα Συμφωνία και οποιεσδήποτε τροποποιήσεις της θα καταχωρούνται στον ICAO από την Ελληνική Δημοκρατία.
Με την έναρξη ισχύος της παρούσας Συμφωνίας, η Συμφωνία Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ουκρανίας, η οποία υπεγράφη στο Κίεβο στις 15 Δεκεμβρίου 1997, παύει να ισχύει.
Έγινε στην..Αθήνα..... σήμερα, 6..Οκτωβρίου του έτους δύο χιλιάδες .ένδεκα......, σε δύο αντίτυπα, στην ελληνική, ουκρανική και αγγλική γλώσσες, όλα τα κείμενα όντας εξίσου αυθεντικά. Σε περίπτωση διαφοράς ως προς την ερμηνεία της παρούσας Συμφωνίας, θα υπερισχύει το αγγλικό κείμενο.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Φώφη Παπαδημητροπούλου
Διοικητής
Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας

ΓΙΑ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
ΤΗΣ ΟΥΚΡΑΝΙΑΣ

Ανατόλι Κολίσνυκ
(Anatolii Kolisnyk)
Πρόεδρος Κρατικής Υπηρεσίας
Πολιτικής Αεροπορίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Τμήμα Ι. Πίνακας Διαδρομών

Διαδρομές που πρόκειται να εκτελούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες της Ουκρανίας:

Σημεία αναχώρησης	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία προορισμού	Σημεία πέραν
Σημεία στην Ουκρανία	Όλα τα σημεία	Αθήνα, Θεσσαλονίκη και ένα σημείο που θα καθοριστεί αργότερα	Οποιαδήποτε σημεία

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Καμία κίνηση δεν μπορεί να επιβιβαστεί σε ένα ενδιάμεσο σημείο προκειμένου να αποβιβαστεί στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας ούτε να επιβιβαστεί στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας προκειμένου να αποβιβαστεί σε ένα σημείο πέραν, και αντιστρόφως, εκτός αν αυτό καθοριστεί, κατά καιρούς, από κοινού, από τις αεροναυτικές αρχές των Συμβαλλομένων Μερών.

Διαδρομές που πρόκειται να εκτελούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες της Ελληνικής Δημοκρατίας:

Σημεία αναχώρησης	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία προορισμού	Σημεία πέραν
Σημεία στην Ελληνική Δημοκρατία	Οποιαδήποτε σημεία	Κίεβο και δύο σημεία που πρόκειται να καθοριστούν αργότερα	Οποιαδήποτε σημεία

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Καμία κίνηση δεν μπορεί να επιβιβαστεί σε ένα ενδιάμεσο σημείο προκειμένου να αποβιβαστεί στην επικράτεια της Ουκρανίας ούτε να επιβιβαστεί στην επικράτεια της Ουκρανίας προκειμένου να αποβιβαστεί σε ένα σημείο πέραν, και αντιστρόφως, εκτός αν αυτό καθοριστεί, κατά καιρούς, από κοινού, από τις αεροναυτικές αρχές των Συμβαλλομένων Μερών.

Τμήμα ΙΙ. Ενδιάμεσα σημεία και / ή σημεία πέραν

Κάθε ενδιάμεσο σημείο ή / και σημείο πέραν μπορεί να εξυπηρετείται από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, με οποιοδήποτε συνδυασμό και με οποιαδήποτε σειρά (που μπορούν να περιλαμβάνουν την εξυπηρέτηση ενδιάμεσων σημείων ως σημείων πέραν και σημείων πέραν ως ενδιάμεσων σημείων).

Τμήμα ΙΙΙ. Πρόσθετες προϋποθέσεις

Οι αεροναυτικές αρχές των δύο Συμβαλλόμενων Μέρων μπορούν, με κοινή συμφωνία, να καθορίσουν τους συμπληρωματικούς όρους για την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, στις διαδρομές που καθορίζονται στο παρόν Παράρτημα.

AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC
AND
THE CABINET OF MINISTERS OF UKRAINE

The Government of the Hellenic Republic and the Cabinet of Ministers of Ukraine hereinafter referred to as "Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation done at Chicago, on 7 December 1944;

Being equally desirous to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled air services between the Hellenic Republic and Ukraine and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Hellenic Republic, the Governor of the Civil Aviation Authority and in the case of Ukraine, the State Aviation Administration, or in both cases any person or body who may be authorized to perform functions at present exercisable by the abovementioned authorities;

b) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago, on 7 December 1944, and includes:

(i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94 (a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and

(ii) any Annex or any amendments thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for both Contracting Parties;

c) the term "Agreement" means this Agreement, the Annexes hereto, and any Protocol or similar document amending this Agreement or its Annexes;

d) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement;

e) the term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex 1 to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

f) the term "capacity" in relation to an aircraft means, the payload of that aircraft available on a route or section of a route, and in relation to "an agreed service" means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;

g) the term "territory of the Contracting Party" means the territory of the State of the Contracting Party and has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

h) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

i) the term "tariff" means the price to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services performed by the airline in connection with the air transportation but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

j) the term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authority of the State of the Contracting Party or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;

k) the term "Air Operator's Certificate" means a document issued by the competent authorities of the State of the Contracting Party to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organization to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;

l) the term "European Community Member State" means a State that is a contracting party to the Treaty establishing the European Community;

m) the term "standard" means any specifications for physical characteristics, configurations, material, performance, personnel or procedure, and such other matters referred to in Article 37 of the Convention the uniform application of which is recognized as necessary for the safety, regularity or efficiency of international air navigation, and to which the Contracting Parties will conform in accordance with the Convention; in the event of impossibility of compliance, notification to the International Civil Aviation Organization (hereinafter referred to as "ICAO") being compulsory under Article 38 of the Convention;

n) the term "effective regulatory control"

- in the case of Ukraine, means a relationship constituted by rights and obligations which confers the possibility of exercising a decisive regulatory influence on an airline, as well as, Ukraine has and maintains aviation safety and security oversight programmes in compliance with ICAO standards at least;

- in the case of the Hellenic Republic is predicated upon but is not limited to the following: the airline holds a valid Operating Licence and meets the criteria for the operation of international air services, such as proof of financial fitness, ability to meet, where relevant, public interest requirements, obligations for assurance of service etc., and the licensing European Community Member State has and maintains aviation safety and security oversight programmes in compliance with standards of the ICAO at least.

It is understood that the titles given to the Articles of this Agreement do in no way restrict or extend the meanings of any provisions of this Agreement.

Article 2
Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the conduct of scheduled international air services by the designated airlines of the other Contracting Party as follows:

a) to fly across its territory without landing;

b) to make stops in its territory for non traffic purposes; and

c) to make stops in its territory at the points specified for that route in Annex 1 to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 3
Designation and Authorizations

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with the minimum procedural delay, provided:

a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:

(i) it is established in the territory of the Hellenic Republic under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence in accordance with European Community law;

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

(iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and effectively controlled by the European Community Member States and/or nationals of the European Community Member States, and/or by other states listed in Annex 2 to this Agreement and/or nationals of such other states;

b) in the case of an airline designated by Ukraine:

(i) it is established and incorporated in the territory of Ukraine and has a valid Operating Licence in accordance with its national legislation in force;

(ii) Ukraine exercises and maintains effective regulatory control of the airline; and

(iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Ukraine and/or by nationals of Ukraine;

c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the legislation in force of the State of the Contracting Party receiving the designation and normally applied by it to the operation of international air services.

3. On receipt of the operating authorization mentioned in paragraph 2 of this Article, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4
Suspension or Revocation of Operating Authorizations

1. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party, where:

a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:

(i) it is not established in the territory of the Hellenic Republic under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Community law;

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by the European Community

Member States, and/or nationals of the European Community Member States, and/or by other states listed in Annex 2 of this Agreement and/or nationals of such other states;

b) in the case of an airline designated by Ukraine:

(i) it is not established or is not incorporated in the territory of Ukraine or does not have a valid Operating Licence in accordance with its national legislation in force;

(ii) Ukraine does not exercise or maintain effective regulatory control of the airline; or

(iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Ukraine and/or by nationals of Ukraine;

c) the airline is unable to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the legislation in force of the State of the Contracting Party receiving the designation and normally and reasonably applied by it to the operation of international air services;

d) the airline fails to comply with the legislation in force of the State of the Contracting Party granting the rights specified in Article 2 of this Agreement;

e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

f) the other Contracting Party fails to take appropriate action to improve safety standards in accordance with paragraph 2 or paragraph 6 of Article 7 of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraph 1(d), 1(e) or 1(f) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in conformity with Article 16 of this Agreement.

Article 5
Application of Legislation in Force

1. The legislation in force of the State of either Contracting Party governing the entry into, departure from or stay in its territory of aircraft engaged in international air navigation or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be complied with by the designated airlines of the other

Contracting Party upon the entry into, departure from or while within the said territory.

2. The legislation in force of the State of either Contracting Party governing the entry, clearance, staying, emigration or immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of its crew, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party upon their admission to, departure from or while within the territory of said Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to an aviation security control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6
Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the legislation in force of the State of one Contracting Party, including in the case of the Hellenic Republic the laws and regulations of the European Community, and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party, for the purpose of operating the agreed services, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or validated are equal to or above the minimum standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to nationals of its State or rendered valid for them by the other Contracting Party.

2. If the requirements in respect of the licences or certificates referred to in paragraph 1 of this Article, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the ICAO, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 16 of this Agreement with the aeronautical authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

Article 7
Safety

1. Each Contracting Party may request consultations with the other Contracting Party at any time concerning safety standards maintained by the other Contracting Party in any area relating to aircrew, aircraft or their operation. Such consultations shall take place within 30 days of the date of receipt of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the safety standards in any such areas that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, are not being effectively maintained and administered by the other Contracting Party, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. As provided for in Article 16 of the Convention the Contracting Parties agree that the aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be the subject of a search by the authorized representatives of the aeronautical authorities of the other Contracting Party (hereinafter referred to as "ramp inspection"), provided this does not cause unreasonable delay in the operation of such aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation and the licences of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of an aircraft conform to the safety standards established at that time pursuant to the Convention.

4. If any ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under

which the certificates or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party may draw the conclusion referred to in paragraph 4 of this Article.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the designated airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in relation to the designated airline of the other Contracting Party in accordance with paragraph 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. If the Government of the Hellenic Republic has designated an airline whose effective regulatory control is exercised and maintained by another European Community Member State the rights of Ukraine under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Community Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 8
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the

Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, and any other international agreement relating to the security of civil aviation to which both Contracting Parties adhere to.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the ICAO and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Hellenic Republic, operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Community and have valid Operating Licences in accordance with European Community law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the legislation in force of the State of each Contracting Party, including, in the case of the Hellenic Republic, European Community law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers and their carry-on items and to carry out appropriate checks on crew, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 9
Commercial Opportunities

1. The designated airlines of one Contracting Party shall have the right to maintain its own representation in the territory of the other Contracting Party.

2. The designated airlines of one Contracting Party may, in accordance with the legislation in force of the State of the other Contracting Party governing the entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services.

3. In case of nomination of a general agent or a general sales agent, this agent shall be appointed in accordance with the legislation in force of the State of each Contracting Party.

4. The designated airlines of one Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, directly or through its agents, in national currency or in freely convertible currency in accordance with the legislation in force of the State of the other Contracting Party, and any person shall be able to purchase such transportation.

5. Each Contracting Party shall grant, to the designated airlines of the other Contracting Party, the right to transfer to its State on demand, in accordance with the currency legislation in force of the State of each Contracting Party, the excess of receipts over expenditure achieved in connection with the carriage of passengers, cargo and mail on the agreed services in the territory of the other Contracting Party.

6. If one Contracting Party imposes restrictions on the transfer of the excess of receipts achieved by the designated airlines of the other Contracting Party, the other Contracting Party will also have the right to impose the same restrictions to the airlines designated by the other Contracting Party.

Article 10
Code-sharing Arrangements

1. In operating or holding out the air services on the specified routes, the designated airline of one Contracting Party may enter into co-operative marketing arrangements including but not limited to blocked-space and code-sharing agreements with the designated airline or airlines of either Contracting Party.

2. Each airline involved in code-sharing arrangements shall, in respect of any ticket sold by it, make clear to the purchaser at the point of sale which airline will operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

Article 11
Customs and Duties

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party under the legislation in force of its State from customs duties, other taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as the office equipment introduced in the territory of either Contracting Party in order to be used in the offices of the designated airline of the other Contracting Party within the limits of the international airports to which the designated airline operates, ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

a) introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;

b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

c) taken on board aircraft of the designated airline of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided that the ownership and/or use of such items are not transferred in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of the State of that Contracting Party. In such case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs legislation in force of the State of this Contracting Party.

4. Nothing in this Agreement shall prevent either Contracting Party from

imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of:

a) the designated airline of Ukraine that operates between a point in the territory of the Hellenic Republic and another point in the territory of the Hellenic Republic or in the territory of another European Community Member State; and

b) the designated airline of the Hellenic Republic that operates between a point in the territory of Ukraine and another point in the territory of Ukraine.

Article 12
User Charges

Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

Article 13
Capacity Regulations and Approval of Schedule

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be afforded fair and equal treatment in order that they may enjoy equal opportunities in the operation of the agreed services on the specified routes.

2. In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for carriage of passengers and cargo between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on board and discharged at points on the routes to be specified in the territories of states other than that designating the airline shall be agreed upon between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

5. The capacity to be provided including the frequency of air services and the type of aircraft to be used by the designated airlines of the Contracting Parties

on the agreed services, shall be agreed upon by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

6. In case of disagreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, the issues referred to in paragraph 5 of this Article shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement. Until such agreement has been reached, the capacity provided by the designated airlines shall remain unchanged.

7. The designated airlines of each Contracting Party shall submit the schedules of the agreed services for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party not later than 30 days prior to the introduction of services on the specified routes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

8. Any further amendments concerning the approved schedule of the designated airlines of either Contracting Party shall be submitted to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval.

Article 14
Tariffs

1. The tariffs on any agreed service shall be established by the designated airlines of both Contracting Parties at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and characteristics of service. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consider unacceptable tariffs that are unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect subsidy or support.

2. The aeronautical authorities of each Contracting Party may require notification or filing of tariffs for carriage on passenger air services operated by a designated airline pursuant to this Agreement. This shall not include cargo tariffs, or tariffs to be charged by a designated airline of the other Contracting Party for carriage between the points in the territory of the first Contracting Party and a third state.

3. Intervention by the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall be limited to:

a) the prevention of unreasonably low or discriminatory tariffs; or

b) the protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among airlines; or

c) the protection of airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect subsidy or support.

4. If the aeronautical authorities of either Contracting Party believe that any such tariff is inconsistent with the considerations set out in this Article, they shall send appropriate notice to the designated airline in question. The aeronautical authorities sending this notice may request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party, and in doing so shall notify of the reasons for their dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than 14 days after the date of receipt of the request.

Article 15
Supply of Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airlines to their National aeronautical authorities. Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of one Contracting Party may desire from the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of discussion and agreement between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 16
Consultations and Amendments

1. Either Contracting Party may at any time request consultations with the other Contracting Party on the adherence, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

2. Any amendments to this Agreement shall be made in writing by mutual agreement of the Contracting Parties through the relevant protocol, which forms an integral part of the Agreement and enters into force pursuant to the provisions of Article 18 of this Agreement.

Article 17
Settlement of Disputes

1. Any dispute relating to the interpretation or application of the conditions of any provision of this Agreement shall be settled by the Contracting Parties through consultations and negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by consultations and negotiations, such a dispute may be submitted for consideration and final decision to an ad hoc Tribunal of three arbitrators, formed by agreement of the Contracting Parties.

3. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of 60 days from the date of receipt by either Contracting Party of a notice, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute by such a Tribunal, and these two arbitrators shall nominate by mutual agreement the third arbitrator, who after the approval by the Contracting Parties shall be the President of the Tribunal within a further period of 60 days.

If either Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the period specified or if the third arbitrator has not been nominated in due time, the President of the ICAO Council may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators from the Council's list of the qualified persons. In any case the third arbitrator shall not be a national of the States of the Contracting Parties.

4. Unless otherwise agreed upon by the Contracting Parties the Tribunal shall settle its own procedures and if necessary shall determine the place and language of arbitration.

5. Any decision made by the arbitral Tribunal shall be in writing, including the reasoning and shall be binding to both Contracting Parties.

6. Each Contracting Party shall individually bear the expenses of the arbitrator it has nominated as well as of its representation in the arbitral proceedings. All the other expenses, including the costs of the President of the Tribunal, shall be equally shared by the Contracting Parties.

7. If one Contracting Party fails to comply with the decision referred to in paragraph 5 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of this Agreement to the first Contracting Party.

Article 18
Entry into Force, Termination

1. This Agreement shall be concluded for an indefinite period and shall enter into force on the date of receipt of the latest written notification of the Contracting Parties on the completion of their internal legal procedures necessary for entry into

force of this Agreement.

2. Either Contracting Party may at any time after the entry into force of this Agreement give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the other Contracting Party and to the ICAO. In such case this Agreement shall be terminated in 12 months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice of termination is withdrawn before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received in 14 days after receipt of the notice by the ICAO.

Article 19
Conformity with Multilateral Agreement

If an international multilateral air transport agreement comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be deemed to be amended accordingly.

Article 20
Registration

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the ICAO by the Hellenic Republic.

Upon entry into force of this Agreement, the Air Transport Agreement between the Government of Ukraine and the Government of the Hellenic Republic, signed at Kyiv on 15 December 1997, shall be terminated.

Done at Athens this 6th day of October two thousand and eleven in duplicate, in the Ukrainian, Greek and English languages, all the texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation of this Agreement, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC

Fofi Papadimitropoulou
Hellenic Civil Aviation Authority
Governor

FOR THE CABINET OF MINISTERS OF UKRAINE

Anatolii Kolisnyk
Chairman of State Aviation
Administration of Ukraine

ANNEX 1

Section I. Route schedule

Routes to be operated by the designated airlines of Ukraine:

Points of departure	Intermediate points	Points of destination	Points beyond
Points in Ukraine	Any points	Athens, Thessaloniki and one point to be specified later	Any points

NOTE: No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the Hellenic Republic nor picked up in the territory of the Hellenic Republic to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Routes to be operated by the designated airlines of the Hellenic Republic:

Points of departure	Intermediate points	Points of destination	Points beyond
Points in the Hellenic Republic	Any points	Kyiv and two points to be specified later	Any points

NOTE: No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of Ukraine nor picked up in the territory of Ukraine to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Section II. Intermediate points and/or points beyond

Any intermediate point and/or point beyond may be served by the designated airline of each Contracting Party in any combination and in any order (which may include servicing intermediate points as beyond points and beyond points as intermediate points).

Section III. Additional Conditions

The aeronautical authorities of both Contracting Parties may, by mutual agreement, determine the additional conditions for the operation of the agreed services on the routes specified in this Annex.

ANNEX 2

List of the States referred to in Article 3 and Article 4 of this Agreement:

a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);

b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);

c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);

d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and Swiss Confederation on Air Transport).

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 18 αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 10 Απριλίου 2013

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ,
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 11 Απριλίου 2013

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΡΟΥΠΑΚΙΩΤΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 έως 16 σελίδες σε 1 € προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD:

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €
Β΄	300 €	80 €	30 €
Γ΄	50 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-
Δ΄	110 €	30 €	-

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α΄	225 €
Β΄	320 €
Γ΄	65 €
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Δ΄	160 €
Α.Α.Π.	160 €
Ε.Β.Ι.	65 €
Α.Ε.Δ.	10 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	2.250 €
Δ.Δ.Σ.	225 €
Α.Σ.Ε.Π.	70 €
Ο.Π.Κ.	-

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα.

- Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).
- Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.
- Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α, τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής.
- Το ποσό υπέρ ΤΑ.Π.Ε.Τ. (5% επί του ποσού συνδρομής), καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.
- Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρίζονται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: τηλ.: 210 8220885.

Τα φύλλα όλων των τευχών της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr)

Ηλεκτρονική Διεύθυνση: http://www.et.gr - e-mail: webmaster.et@et.gr

ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΑΠΟ 08:00 ΜΕΧΡΙ 13:30



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004